DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

26 maja Nr. 14. Rok 1930.

T R E Ś Ć:

SPRAWY OGÓLNO - ADMINISTRACYJNE I PRAWNE.

106.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 15 maja 1930 r. Nr. P. 2/12130/30 o ustalaniu czasu służby pracowników przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe.

Ministerstwo Komunikacji poleca Dyrekcjom Okręgowym Kolei Państwowych i innym urzędom podległym bezpośrednio Ministerstwu Komunikacji przystąpić niezwłocznie do ustalenia czasu służby pracowników etatowych, kandydatów na pracowników etatowych i pracowników nieetatowych na podstawie § 12 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447) oraz niniejszego rozporządzenia.

Stosownie do postanowień § 12 wyżej wspomnianego rozporządzenia Rady Ministrów podlega zaliczeniu do czasu służby:

1) nieprzerwana służba w charakterze pracownika etatowego, kandydata na pracownika etatowego i pracownika nieetatowego, spędzona na P. K. P. względnie, jeżeli chodzi o służbę w charakterze pracownika etatowego (§ 1 i § 133 pragmatyki) lub nieetatowego (§ 1 i § 134 pragmatyki) także i na kolejach b. państw zaborczych (§ 12 punkt 1);

2) nieprzerwana służba kolejowa tak na P. K. P. jak i na kolejach, b. państw zaborczych o charakterze innym jak pracownika etatowego, kandydata na pracownika etatowego lub pracownika nieetatowego t. j. kontraktowa, próbna, czasowa lub sezonowa i t. p.; narówni ze służbą w charakterze pracownika kolei państwowych należy zaliczyć także służbę na kolejach prywatnych, odbytą w czasie pozostawania tych kolei w zarządzie państwowym. (§ 12, punkt 2);

3) nieprzerwana państwowa służba cywilna lub zawodowa służba wojskowa t. j. wszelka państwowa służba cywilna bez względu na jej charakter (stała, prowizoryczna, kontraktowa, dziennie płatna), spędzona w państwie polskiem lub w b. państwach zaborczych oraz zawodowa służba w armji polskiej lub w armjach b. państw zaborczych (§ 12 punkt. 3);

4) służba samorządowa, według uznania i za zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji t. j. służba w instytucjach samorządu terytorjalnego (np. służba w magistratach, urzędach gminnych, zakładach i przedsiębiorstwach miejskich i t. p.).

Za nieprzerwaną służbę w rozumieniu § 12, punkt 1 i 3 pragmatyki służbowej uważa się służbę, nie wykazującą przerw dłuższych ponad 14 dni oraz służbę, w której ciągłość pozostała zachowana mimo zmiany rodzaju stosunku służbowego. Również uważa się za nieprzerwaną służbę, bez względu na długość przerwy, jeżeli pracownik nie pełnił wprawdzie służby, jednak stosunek służbowy nie został z nim formalnie rozwiązany n. p. w razie udzielenia bezpłatnego urlopu, ćwiczeń wojskowych, służby wojskowej, sprawowania mandatu posła lub senatóra i t. p.

Przy pierwszem zaliczeniu czasu służby w myśl § 12, punkt 1, 2 i 3 pragmatyki służbowej w związku z wprowadzeniem jej w życie, Ministerstwo Komunikacji odpstępuje od warunku nieprzerwalności służby w wypadkach, w których przerwa w służbie była spowodowana:

a) służbą w wojsku polskiem;

b) przejściem ze służby, wymienionej w § 12 punkt 1, 2 i 3 pragmatyki służbowej, a odbytej w b. państwach zaborczych, do służby na P. K. P.,

c) zwolnieniem ze służby ze względów oszczędnościowych lub organizacyjnych.

Inne wyjątki co do zaliczenia służby nie odpowiadającej określeniu nieprzerwalności, dopuszczalne są w odniesieniu do poszczególnych pracowników z ważnych, zasługujących na uwzględnienie powodów, w każdym poszczególnym wypadku na podstawie osobnej decyzji Ministerstwa Komunikacji.

Przerwa między służbą wymienioną w § 12, punkt 2, pragratyki służbowej, a służbą wymienioną w § 12 punkt 1 może wynosić okres czasu aż do czterech miesięcy pod warunkami, wymienionemi w § 12, punkt. 2, natomiast przerwa między służbą, wymienioną w § 12, punkt 3 a służbą, o której mowa w § 12, punkt 1, nie może przekraczać 14 dni.

Jednocześnie zauważa się, że pozostaje nadal w mocy zaliczenie do czasu służby pracownikom przedsiębiorstwa P. K. P., objętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447), którzy pozostali w służbie na P. K. P. w dniu 1 września 1929 r., następujących okresów służby wojskowej:

a) służby wojskowej oraz czasu ćwiczeń w armjach b. państw zaborczych, jeżeli na podstawie obowiązujących do dnia 1 września 1929 r. na P. K. P. przepisów służba ta była policzalna do czasu służby kolejowej.

b) wszelkiej nieobowiązkowej służby w wojsku polskiem, oraz służby w formacjach wojskowych i organizacjach wojskowych, uznanej jako służba w wojsku polskiem w myśl rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 13 grudnia 1926 r. (Dz. U. R. P. Nr. 122, poz. 705) i rozporządzenia Ministra Spraw Wojskowych z dnia 19 stycznia 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 9, poz. 72), bez względu na to, czy służbę w wojsku polskiem wzgl. formacjach lub organizacjach wojskowych pracownicy odbyli przed czy po wstąpieniu na służbę kolejową.

Ustalenie czasu służby pracowników kolejowych nie jest zależne od czasu poprzedniej służby względnie pracy zawodowej, zaliczonego przez Komisje Weryfikacyjne do wysługi lat oraz nie przesądza czasu wysługi emerytalnej.

Wydziały Osobowe Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych winny dokonywać stosownie do postanowień § 4 punkt 28 Regulaminu Wydziałów Osobowych (Dz. U. M. K. Nr. 26, poz. 309) w brzmieniu, ustalonem rozporządzeniem M. K. z dnia 5.X.1929 r. Nr. I/18258/BO/29 (Dz. U. M. K. Nr. 19, poz. 170), ustalenia czasu służby pracowników etatowych, i kandydatów na pracowników etatowych, Wydziały właściwe zaś pracowników nieetatowych, podległych im gałęzi służby.

Prowadzone przez Dyrekcje prace, związane z pierwszem ustaleniem czasu służby pracowników winny być ukończone o ile możności jak najrychlej. Prace te Dyrekcje mogą wykonać przy sposobności układania list starszeństwa w myśl rozporządzenia M. K. z dnia 19 października 1929 r. Nr. I/20268/29 (Dz. U. M. K. Nr. 22, poz. 177). O stanie prac nad ustaleniem czasu służby pracowników przedsiębiorstwa P. K. P., Dyrekcje obowiązane są złożyć Ministerstwu Komunikacji sprawozdanie w terminie 1 grudnia 1930 r.

Ustaleń czasu służby należy dokonywać na skutek pisemnych zgłoszeń pracowników (wzór Nr. 1), na których również będzie obliczać się czas służby pracownika; zgłoszenia te należy dołączyć do wykazów stanu służby (akt osobistych), pracowników.

Podstawę do ustalenia czasu służby winny stanowić wykazy stanu służby (akta osobiste) albo in-

ne dokumenty osobiste pracownika, zapiski urzędowe, a także w wyjątkowych wypadkach, jeżeli brak jest odpowiednich zapisków urzędowych, pracownik zaś nie może przedstawić dokumentów osobistych, protokólarne zeznanie dwu wiarygodnych świadków.

Pozostający obecnie na służbie kolejowej pracownicy etatowi, kandydaci na pracowników etatowych i pracownicy nieetatowi, którzy nie wniosą zgłoszenia w terminie do dnia 31 sierpnia 1930 r., nie będą mogli ubiegać się o zaliczenie służby niezapisanej i urzędownie niestwierdzonej w ich wykazach stanu służby (aktach osobistych). Wyjątki dopuszczalne będą tylko w wypadkach szczególnie zasługujących na uwzględnienie, za zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji.

W tym samym terminie mogą pracownicy wnosić osobne prośby do Ministerstwa Komunikacji o zaliczeniu do czasu służby, samorządowej służby, dającej kwalifikacje pożyteczne do służby kolejowej lub o zaliczenie służby nie odpowiadającej warunkowi nieprzerwalności z § 12 pragmatyki służbowej w wypadkach, w których nie odstąpiono w niniejszem rozporządzeniu od warunku nieprzerwalności służby. Podania winy być należycie uzasadnione i poparte odpowiedniemi dokumentami (zaświadczeniami), stwierdzającemi służbę, o której zaliczenie proszą pracownicy. Podania wyżej wymienione D. O. K. P. przedstawią Ministerstwu Komunikacji zbiorowo do rozpatrzenia w terminie do 31 sierpnia 1930 r.

O dokonanem zaliczeniu czasu służby należy uwiadomić każdego pracownika zapomocą ustalonego druku (wzór Nr. 2).

Od decyzyj w sprawie ustalenia czasu służby przysługuje pracownikom prawo odwołania na podstawie § 17 pragmatyki służbowej. Termin dla wnoszenia odwołań jest 14 dniowy stosownie do postanowień § 17 pragmatyki. Odwołania spowodowane omyłkami, zaszłemi przy ustalaniu czasu służby, Dyrekcje rozpatrzą we własnym zakresie działania.

Wszystkie okresy służby kolejowej, państwowej cywilnej, zawodowej wojskowej i innej wojskowej oraz samorządowej tak w Państwie Polskiem jak i w b. państwach zaborczych należy zliczać razem, a następnie odjąć od daty 1 września 1929 r. względnie od dnia ustalenia czasu służby u pracowników mianowanych na stanowiska etatowe lub zaliczonych w poczet kandydatów na pracowników etatowych albo pracowników nieetatowych po 1 września 1929 r. Otrzymana w ten sposób data będzie określać się jako **„data od której liczy się czas służby"** i jako taka będzie brana w rachubę, w tych wszystkich wypadkach w których w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447) jest mowa o czasie służby pracownika.

Dyrekcje mogą ogłosić w Dziennikach Zarządzeń dodatkowe zarządzenia, zgodne z postanowieniami niniejszego rozporządzenia, które uznają w swoim okręgu za potrzebne w związku z ustaleniem czasu służby pracowników.

W przyszłości Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych obowiązane są ustalać czas służby pracowników na zasadach niniejszego rozporządzenia w pierwszem półroczu po zaliczeniu w poczet kandydatów na pracowników etatowych względnie pracowników nieetatowych.

W terminie awansowym 1 lipca 1930 r. oraz jeżeli w innych wypadkach okazałaby się potrzeba ustalenia czasu służby niektórych pracowników, Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych winny dokonać tego ustalenia w myśl postanowień niniejszego rozporządzenia u wchodzących w rachubę pracowników poza normalną kolejnością.

Przy udzielaniu urlopów wypoczynkowych w ciągu 1930 r. władza służbowa winna ustalić w myśl § 12 pragmatyki służbowej niniejszego rozporządzenia tymczasowo czas służby każdego pracownika, uprawnionego do otrzymania urlopu i na tem obliczeniu oprzeć wymiar urlopów wypoczynkowych.

Wzór Nr. 1.

Miejsce pełnienia służby:

ZGŁOSZENIE CZASU SŁUŻBY.

Nazwisko i imię:

Stanowisko służbowe

Nazwa służbowa

Nr. porz.	Rodzaj służby	Czas służby (od—do):	Zaliczenie dokonane przez Dyrekcję:
1.	służba w charakterze pracownika etatowego kandydata na pracownika etatowego, pracownika nieetatowego na P. K. P. (od — do):		lat mieś. dni
2.	służba w charakterze pracownika etatowego lub pracownika nieetatowego na kolejach b. państw zaborczych) (od—do):		lat mieś. dni
3.	służba w charakterze pracownika kontraktowego lub czasowego na P. K. P. (od — do):		lat mieś. dni
4.	inna służba na kolejach państwowych i kolejach prywatnych pod zarządem państwowym w b. państwach zaborczych (od — do):		lat mieś. dni
5.	służba cywilno państwowa w państwie polskiem (od — do):		lat mieś. dni
6.	służba cywilno państwowa w b. państwach zaborczych (od — do):		lat mieś. dni
7.	zawodowa służba w wojsku polskiem (od — do):		lat mieś. dni
8.		Do przeniesienia	lat mieś. oni

Nr. porz.	Rodzaj służby	Czas służby (od—do)	Zaliczenie dokonane przez Dyrekcję
9.	Z przeniesienia.		lat mieś. dni
10.	zawodowa służba w armjach b. państw zaborczych (od — do):		lat mieś. dni
11.	służba w wojsku polskiem: czynna wskutek mobilizacji lub uzupełnienia wojska do stopy wojennej, dobrowolna (ochotniczej), czas ćwiczeń oraz czas niewoli, do której pracownik dostał się z wojska polskiego:		lat mieś. dni
12.	służba w armjach b. państw zaborczych czynna, wskutek mobilizacji, uzupełnienia wojska do stopy wojennej, dobrowolna (ochotnicza), czas ćwiczeń, oraz czas niewoli, do której pracownik dostał się armji b. państwa zaborczego:		lat mieś. dni
13.		Zaliczono do czasu służby łącznie:	lat mieś. dni
14.	Data ustalenia czasu służby:		19...... r. mieś. dzień
	Zaliczono łącznie do czasu służby po dzień ustalenia czasu służby:		lat mieś. dni
	Data od której liczy się czas służby:		r. mieś. dzień
15.	Dokumenty, które pracownik dołączył do zgłoszenia (wymienić w pierwszej części rubryki) oraz dokumenty lub zapiski urzędowe na podstawie, których dokonano zaliczenia (wymienić w drugiej części rubryki):		

Podpis pracownika: Podpis ustalającego czas służby:

....

Uwaga. Pracownik wypełnia tylko pierwszą część rubryk od 1—6, od 9—12 oraz 17.

Wzór Nr. 2.

P. K.. P.
Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych
w ....

Nr. ....

Do

Pan ....

Stanowisko służbowe
Nazwa służbowa
przez ....
....

Dyrekcja Okr. Kolei Państwowych zaliczyła Panu na podstawie postanowień § 12 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447) i rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 15 maja 1930 r. Nr. P/2/12130/30 do czasu służby po dzień .... 19...... r. następujące okresy służby:
1) ....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....

Natomiast Dyrekcja nie zaliczyła Pan...... okresów służby
1. ....
z powodu ....
2) ....
z powodu ....
3) ....
....
....

Łącznie zaliczono Pan...... do czasu służby po dzień .... 19...... r. ...... lat ...... miesięcy ...... dni ....

Jako datę od której liczy się czas służby Pan......, ustala się dzień .... 19...... r.

Od powyższej decyzji przysługuje Pan...... w myśl § 17 przytoczonego na wstępie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57 poz. 447 oraz D. U. M. Nr. 13, poz. 134) prawo wniesienia odwołania w porządku służbowym do Ministerstwa Komunikacji [w terminie czternastodniowym, licząc od dnia następującego po dniu doręczenia niniejszego zawiadomienia.

Naczelnik Wydziału:

107.

Nr. I/2/4323/30 z dnia 10 maja 1930 r. o uzupełnieniu § 34 Regulaminu Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.

W § 34 Regulaminu Dyrekcji Okręgowych Kolei Państwowych, po punkcie 8 umieszcza się punkt 9 (w miejsce dawnego punktu 9, wykreślonego na podstawie rozporządzenia Ministra Komunikacji Nr. Pr. 3708/25), o następującem brzmieniu:

„Ustalanie szkód i zatwierdzanie wysokości odszkodowania za zaginięcie, braki, uszkodzenia i zawleczenia bagażu i towarów oraz odszkodawań z tytułu przekroczenia terminu dostawy, jeśli suma nie przewyższa w poszczególnym wypadku 500 zł."

SPRAWY FINANSOWE.

108.

Nr. II/2/3794/30 z dnia 30 kwietnia 1930 r. w sprawie obliczenia kosztów przesyłek K. O. P.

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych zawiadamia, że stacje, leżące w obrębie Dyrekcyj Wileńskiej, Radomskiej, Lwowskiej i Stanisławowskiej, obliczają należności za przesyłki Korpusu Ochrony Pogranicza według obecnie obowiązującej taryfy normalnej, obniżonej o 50%.

Ostatnio stacja Osowiec zażądała, na podstawie rachunku różnicowego Dyrekcji Wileńskiej N. N. 25 i 27 z dnia 13.I. 1930 za listopad 1929, zapłaty różnicy między należnościami obliczonemi **bez żadnego uzasadnienia** przez Dyrekcję według normalnych taryf, zmniejszonych o 50%.

Wobec powyższego Ministerstwo Komunikacji przypomina postanowienia dotychczas obowiązującego okólnika Nr. II/2762/6/28 z dnia 26.III. 1928, który nakazuje obliczać i pobierać należności za przesyłki K. O. P. na podstawie obecnej taryfy wojskowej.

Zasada ta bez żadnej zmiany sprecyzowana została również w przepisach rachunkowych dla kas biletowych, bagażowych i towarowych, ważnych od dnia 1 maja 1930 r.

Dyrekcja wyda niezwłocznie odpowiednie zarządzenia celem zapobieżenia podobnym nieprawidłowościom.

Niesłusznie wystawione rachunki różnic należy umorzyć.

109.

Nr. II/2/3588/30 z dnia 24 kwietnia 1930 r. w sprawie przedawnienia roszczeń z tytułu niedoborów i nadwyżek, wynikających ze sprzedaży przesyłek w drodze przetargu.

W związku z opinją Prokuratorji Generalnej w danej sprawie Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości i stosowania, co następuje:

I. W odniesieniu do przesyłek, co do których zawarto umowę o przewóz (przyjęte do wysłania) po dzień 31 października 1928 r. włącznie, termin przedawnienia roszczeń stosuje się:

1) **o niedobory kolei**

a) **na obszarze b. zaboru rosyjskiego** po upływie roku od dnia dokonanej sprzedaży,

b) **na obszarze b. zaboru austrjackiego** po upływie 3-ch lat od daty sprzedaży,

c) **na obszarze b. zaboru pruskiego** po upływie 2-ch lat od dnia sprzedaży, przyczem bieg tego czasokresu rozpoczyna się z końcem roku, w którym roszczenie powstało,

2) **o nadwyżki**

a) **w b. zaborze rosyjskim** po upływie roku od dnia sprzedaży,

b) **w b. zaborach austrjackim i pruskim** po upływie 30-tu lat od dnia sprzedaży.

II. W stosunku do przesyłek, co do których zawarto umowę o przewóz, począwszy od dnia 1 listopada 1928 r., prawo roszczeń kolei o niedobory, oraz prawo roszczeń stron o nadwyżki podlegają przedawnieniu rocznemu od dnia sprzedaży przesyłki, jako wynikające z umowy o przewóz (p. zestawienie postanowień punktu 1 i p. 2c § 45 R. P. T.

III. Dnia sprzedaży, stanowiącego początek terminu przedawnienia, nie włącza się do okresu przedawnienia.

SPRAWY RUCHOWE.

110.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 24 kwietnia 1930 r. Nr. IV/1/3279/30 w sprawie „Regulaminu Zjazdów Naczelników Wydziałów Ruchu Okręgowych Dyrekcyj Kolei Państwowych".

Niżej podany Regulamin Zjazdów Naczelników Wydziałów Ruchu Okręgowych Dyrekcyj Kolei Państwowych wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Jednocześnie traci moc obowiązującą Regulamin Zjazdów Naczelników Wydziałów Eksploatacyjnych Dyrekcyj Kolei Państwowych, zatwierdzony przez Ministra Kolei w dniu 18 listopada 1925 r.

REGULAMIN

Zjazdów Naczelników Wydziałów Ruchu Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.

§ 1.

Zjazdy Naczelników Wydziałów Ruchu Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych zwoływane są okresowo, niemniej jednak, jak raz do roku, dla rozpatrywania spraw zasadniczych, dotyczących organizacji, techniki, bezpieczeństwa i sprawności ruchu i przewozów, gospodarki wagonowej i parowozowej, oraz innych spraw, wchodzących w zakres działania Wydziałów Ruchu, a wymagających ujednostajnienia i wzajemnego porozumienia się Dyrekcyj.

§ 2.

Zjazdy mają charakter doradczy. Uchwały Zjazdu mogą stanowić podstawę do wydania odpowiednich zarządzeń przez Dyrektora Departamentu

Ruchu lub na jego wniosek, przez Ministra Komunikacji, w zależności od rodzaju sprawy.

Regulamin niniejszy nie narusza przewidzianych w Regulaminie Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych, praw i kompetencyj Dyrektorów Kolei Państwowych, które przy opracowaniu, uzgadnianiu i przedstawianiu spraw i wniosków na Zjazdy, powinny być ściśle przestrzegane.

§ 3.

W zjazdach biorą udział: a) Przedstawiciele Ministerstwa Komunikacji, b) Naczelincy Wydziałów Ruchu Dyrekcyj lub ich zastępcy, c) w wyjątkowych przypadkach specjalny referent poszczególnej sprawy na wniosek właściwego Naczelnika Wydziału Ruchu, d) w razie uzasadnionej potrzeby również przedstawiciele innych Wydziałów Dyrekcyj, zainteresowanych w poszczególnych sprawach, na wniosek danej Dyrekcji.

§ 4.

Sprawy każdego Zjazdu prowadzi Wydział Ruchu jednej z Dyrekcyj, obrany przez uczestników poprzedniego Zjazdu, za zgodą Departamentu Ruchu, na okres czasu do ukończenia spraw danego zjazdu. Wybór może być ponawiany.

§ 5.

Do obowiązków Wydziału Ruchu, prowadzącego sprawy danego Zjazdu, należy: zebranie referatów i wniosków, zgłoszonych na Zjazd i ich rozesłanie uczestnikom Zjazdu (§ 6), sporządzenie porządku dziennego prac Zjazdu i programu zajęć Zjazdu (§ 8) zwołanie (§ 7) i zagajenie Zjazdu (§ 9), prowadzenie spraw w czasie Zjazdu, opieka nad jego uczestnikami, wreszcie sporządzenie protokółu z wyników obrad Zjazdu (§ 12) oraz wydrukowanie prac Zjazdu w razie polecenia Departamentu Ruchu.

§ 6.

Sprawy i referaty do rozpatrzenia na Zjeździe:

1) wyznacza Departament Ruchu,

2) uchwala dany Zjazd do wniesienia na następny,

3) Zgłaszają Wydziały Ruchu, przedstawiając je w dwóch egzemplarzach do Departamentu Ruchu, który w razie zgody kieruje je do Wydziału Ruchu, prowadzącego sprawy Zjazdu, dla włączenia ich do porządku dziennego i rozesłania odpisów zgłoszeń wraz z przedstawieniem spraw Wydziałom Ruchu pozostałych Dyrekcyj. Sprawy, dotyczące pośrednio innych Wydziałów Dyrekcji, Wydział Ruchu, wnoszący sprawę na Zjazd, powinien uzgodnić poprzednio z właściwemi Wydziałami.

§ 7.

Termin i miejsce zwołania Zjazdu uchwala każdy Zjazd dla następnego kolejnego Zjazdu, z zastrzeżeniem zatwierdzenia uchwały przez Departament Ruchu.

§ 8.

Porządek dzienny Zjazdu zatwierdza Departament Ruchu, na wniosek Wydziału Ruchu prowadzącego sprawy Zjazdu. Do programu Zjazdu (przy jego przedstawieniu) powinny być włączone wszystkie zgłoszenia, otrzymane nie później, jak na cztery tygodnie przed wyznaczonym terminie Zjazdu.

Porządek dzienny powinien być rozesłany wszystkim Wydziałom Ruchu przynajmniej na dwa tygodnie przed terminem Zjazdu w trzech egzemplarzach. W przypadkach nagłych Departamentowi Ruchu przysługuje prawo wniesienia pewnych spraw na Zjazd poza porządkiem dziennym, z pominięciem powyższych terminów.

§ 9.

Zjazd otwiera Naczelnik Wydziału Ruchu, prowadzącego sprawy Zjazdu, przewodniczy zaś obradom Zjazdu jeden z członków wybrany przez Zjazd.

Przewodniczy Zjazdu prowadzi obrady; otwiera dyskusję i po jej ukończeniu podaje wnioski pod głosowanie. Przy głosowaniu Wydział Ruchu każdej Dyrekcji ma prawo do jednego głosu.

Uchwały zapadają zwykłą większością głosów, przedstawicielom mniejszości służy prawo zgłoszenia do protokółu swego oddzielnego umotywowanego wniosku. Przedstawiciele Ministerstwa Komunikacji nie głosują, mają jednak prawo zgłaszania do prokółu swych wniosków.

§ 10.

Sprawy, wnoszone bezpośrednio przez Departament Ruchu, referuje na Zjeździe przedstawiciel właściwego Wydziału Departamentu Ruchu, sprawy zaś wnoszone przez Wydziały Ruchu referuje Naczelnik Wydziału Dyrekcji wnioskodawczej lub referent, który opracował sprawę.

§ 11.

Dla nadania większej ciągłości pracom Zjazdu— ostatni Zjazd, zwołany w danym roku kalendarzowym, wybiera Komisję Stałą Zjazdów na rok następny, w składzie najmniej trzech członków i wyznacza odrazu jednego z nich jako Przewodniczącego Komisji.

Do zadań Komisji Stałej należą, poza sprawami zleconemi jej do opracowania przez Zjazd lub prze Departament Ruchu, rozpatrywanie, uzgadnianie i opinjowanie zgłaszanych do Komisji przez Naczelników Wydziałów Ruchu spraw natury ogólnej, w zakresie wskazanym w § 1 niniejszego Regulaminu, wyłaniających się w czasie pomiędzy Zjazdami, a wymagających terminowego rozważenia.

Prócz powyższej Komisji Stałej Zjazd może wyłaniać, w razie potrzeby, przygodnie, Komisje Specjalne dla opracowania oddzielnych spraw, wymagających dłuższego i szczegółowego rozpatrzenia, jak np. regulaminów, instrukcyj i t. p. lub polecać opracowanie i zreferowanie spraw jednemu z Wydziałów Ruchu. Dla każdej Komisji Specjalnej

Zjazd wybiera Przewoniczącego Komisji. Komisje Specjalne powinny opracować powierzone sobie zadanie w terminie możliwie najkrótszym lub też w wyznaczonym przez Zjazd.

Siedzibę Komisji Stałej wyznacza się przy Wydziale Ruchu, którego Naczelnik przewodniczy Komisji.

Naczelnik Wydziału przewodniczący Komisji Stałej, zwołuje jej posiedzenia, sporządza protokół z przebiegu obrad i rezultatów prac Komisji i przedstawia je w dwóch egzemplarzach do Departamentu Ruchu i w dwóch egzemplarzach do Wydziału Ruchu prowadzącego sprawy Zjazdu, rozsyłając jednocześnie odpisy tych protokółów Wydziałom Ruchu pozostałych Dyrekcyj.

Do uchwał Komisji Stałej ma odpowiednie zastosowanie § 2 Regulaminu niniejszego. Uchwały Komisyj Specjalnych przeprowadzać należy przez Zjazd jako referaty, które referuje Przewodniczący Komisji.

§ 12.

W ciągu czterech tygodni po ukończeniu Zjazdu Wydział Ruchu, prowadzący sprawy danego Zjazdu, sporządza protokół z uchwał Zjazdu i przedstawia je w czterech odpisach do Departamentu Ruchu, wysyłając jednocześnie po jednym odpisie Wydziałom Ruchu pozostałych Dyrekcyj. W protokóle powinny być co do każdej sprawy zamieszczone:

1) treść sprawy ze wskazaniem Wydziału Ruchu, który ją wniósł na Zjazd,

2) krótkie, rzeczowe uzasadnienie i

3) umotywowana uchwała Zjazdu.

Akta Zjazdu, po ich zakończeniu, przesyła Wydział prowadzący sprawy do Departamentu Ruchu.

§ 13.

Oprócz Zjazdów Naczelników Wydziałów Ruchu, mogą być zwoływane, w miarę potrzeby, Zjazdy przedstawicieli Wydziałów Ruchu w celu rozstrzygnięcia lub też opracowania różnych spraw specjalnych, jak np.: zjazdy w sprawach rozkładów jazdy, gospodarki wagonowej, statystyki i t. p. na zasadzie odpowiednich wezwań Departamentu Ruchu lub oddzielnych regulaminów.

111.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 2 maja 1930 r. Nr. IV/1/1695/30 o wyprawianiu pociągów towarowych przed czasem, wskazanym w rozkładzie jazdy.

Na podstawie art. 4 p. 7 ustawy z dnia 12 czerwca 1924 r. o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 580) zarządza się, co następuje:

§ 1. W celu uniknięcia zbytecznych postojów na stacjach i skrócenia czasu jazdy pociągów towarowych wogóle, należy stosować we wszystkich Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych, w odpowiednich okolicznościach, zawarte w załączniku „Przepisy wyprawiania pociągów towarowych przed czasem, wskazanym w rozkładzie jazdy".

Załączone przepisy stanowią odchylenia od obowiązujących przepisów ruchu, które to odchylenia mogą być stosowane jedynie w przypadkach i warunkach, przewidzianych w przepisach, do niniejszego rozporządzenia załączonych.

W łączności z rozporządzeniem niniejszem należy bądź zmienić, bądź uzupełnić obowiązujące przepisy ruchu, a mianowicie:

1) Art. 19 Przepisów Ruchu, wydanych przez Ministerstwo Kolei Żelaznych w 1919 r. i obowiązujących w Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych w Warszawie, Radomiu i Wilnie, uzupełnić w końcu nowym punktem „6" o brzmieniu następującem:

„6. Odchylenia od postanowień, zawartych w punktach 4 i 5 artykułu niniejszego, są dopuszczalne w granicach „Przepisów wyprawiania pociągów towarowych przed czasem, wskazanym w rozkładzie jazdy", zatwierdzonych rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 2 maja 1930 r. Nr. IV/1/1695/30, ogłoszonem w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji z 1930 r. Nr. 14, poz. 110".

2) § 24 punkt 4 Przepisów Ruchu (Fahrdienstvorschriften), obowiązujących w Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych w Poznaniu, Gdańsku i Katowicach, skreślić i zastąpić punktem „4" o brzmieniu następującem:

„4. Wyprawianie pociągów towarowych, nieprzewożących ani podróżnych ani poczty, przed czasem, wskazanym w rozkładzie jazdy, jakoteż ich przejazd przez stacje bez zatrzymania, pomimo postoju, wyznaczonego w rozkładzie jazdy, są dopuszczalne w granicach „Przepisów wyprawiania pociągów towarowych przed czasem, wskazanym w rozkładzie jazdy", zatwierdzonych rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 2 maja 1930 r. Nr. IV/1/1695/30, ogłoszonem w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji z 1930 r. Nr. 14, poz. 110".

3) W przepisach dla służby ruchu, obowiązujących w Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych w Krakowie, Lwowie i Stanisławowie (Vorschriften für den Verkehrsdienst):

a) w artykule 120, punkt 3 skreślić ustęp 2-gi i zastąpić go ustępem 2-im o brzmieniu następującem: „Do pociągów towarowych, nieprzewożących ani podróżnych ani poczty, mają zastosowanie w tym względzie postanowienia „Przepisów wyprawiania pociągów towarowych przed czasem, wskazanym w rozkładzie jazdy", zatwierdzonych rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 2 maja 1930 r. Nr. IV/1/1695/30, ogłoszonem w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji z 1930 r. Nr. 14, poz. 110".

b) W artykule 125, ustęp 2 skreślić i zastąpić go ustępem 2-im o brzmieniu następującem:

„Do pociągów towarowych, nieprzewożących ani podróżnych ani poczty, mają zastosowanie w tym względzie postanowienia „Przepisów wyprawiania pociągów towarowych przed czasem, wskazanym w

rozkładzie jazdy", zatwierdzonych rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 2 maja 1930 r. Nr. IV/1/1695/30, ogłoszonem w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji z 1930 r. Nr. 14, poz. 110".

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 15 maja 1930 r.

Załącznik do Rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 2 maja 1930 r. Nr. IV/1/1695/30.

PRZEPISY

wyprawiania pociągów towarowych przed czasem, wskazanym w rozkładzie jazdy.

§ 1.

Pociągi ruchu towarowego, nieprzewożące ani podróżnych ani poczty, wolno wyprawiać ze stacji pośredniej wcześniej, niż to jest wskazane w rozkładzie jazdy (wyprawianie pociągu przed czasem) w przypadku jeżeli pociąg nie ma pracy na danej stacji, lub, jeżeli ją ukończy wcześniej.

Wyprawienie pociągu przed czasem uzależnione jest od warunków następujących: od porozumienia się ze stacją następną, od wolnej drogi do stacji następnej i od nieistnienia przeszkód, wymienionych w § 6.

Różnica między faktycznem odejściem pociągu a odejściem, wskaznem w rozkładzie jazdy, nie podlega pod względem rozpiętości ograniczeniu. Jednakże stacja, wyprawiająca pociąg przed czasem, powinna o tem zawiadomić stację zmiany parowozu lub drużyny, jeżeli różnica w odejściu wynosi godzinę lub więcej.

§ 2.

W razie potrzeby wyprawienia pociągu przed czasem ze stacji początkowej (stacji zestawienia pociągu) należy go wyprawić według zasad ogólnych, ustanowionych w przepisach niniejszych, w zależności od gotowości parowozu i drużyny.

§ 3.

O mającem nastąpić wyprawieniu pociągu przed czasem, powinien być na czas zawiadomiony odpowiedni personel służby stacyjnej i drużyna pociągowa danego pociągu.

§ 4.

Pociągi, wyżej wskazane (§ 1), wolno również przepuszczać bez zatrzymania przez stację, na której mają wyznaczony w rozkładzie jazdy postój, jeżeli w danym przypadku postój nie jest potrzebny ani ze względu na pracę, ani ze względu na regulowanie ruchu pociągów.

§ 5.

Wskazane wyżej (§§ 1, 2 i 4) wyprawianie pociągów przed czasem może być stosowane tylko wtedy, gdy nie wpływa ono ujemnie na regularność ruchu innych pociągów.

§ 6.

Wskazane wyżej (§§ 1, 2, 4) wyprawianie pociągów przed czasem nie może być stosowane w następujących przypadkach:

a) w odniesieniu do pierwszego pociągu, mającego przejść szlak, przedtem zamknięty;
b) w razie przerwy łączności telegraficznej i telefonicznej między stacjami lub między posterunkami odstępowemi;
c) w razie zmniejszonej widzialności sygnałów wskutek warunków atmosferycznych (mgła, śnieżyca, ulewa i t. p.);
d) w razie zastrzeżenia ze strony służby drogowej ze względu na roboty wykonać się mające;
e) w razie znajdowania się na szlaku wózka roboczego lub drezyny, o ile one nie mogą być uwiadomione o wyprawieniu pociągu przed czasem.

§ 7.

Na podstawie niniejszych Przepisów opracują Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych dla własnych okręgów szczegółowe zarządzenia z uwzględnieniem warunków miejscowych.

112.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 14 kwietnia 1930 r. Nr. IV/1/2955/30 o wydaniu „Przepisów o skróconych adresach liczbowych".

Niniejszem zatwierdzam „Przepisy o skróconych adresach liczbowych", które ukazują się równocześnie w osobnem wydaniu.

Przepisy powyższe wchodzą w życie z dniem 1 czerwca 1930 r.

113.

Nr. IV/1/3781/30 z dnia 12 maja 1930 r. w sprawie otwarcia ruchu tranzytowego z Rumunji do Rumunji przez terytorjum Polski i Czechosłowacji na odcinkach kolejowych, leżących między stacjami: Grigore Ghica Voda — Śniatyń Załucze — Woronienka — Jasina i Valea Visaului.

Na zasadzie Konwencji z dnia 9 listopada 1929 r. zawartej między Rzecząpospolitą Polską, Królestwem Rumunji i Republiką Czechosłowacką, w sprawie wolności tranzytu kolejowego z Rumunji do Rumunji przez terytorjum Polski i Czechosłowacji, na odcinkach kolejowych, leżących między stacjami Grigore Ghica Voda — Śniatyń Załucze — Woronienka — Jasina — Valea — Visaului, oraz układu dodatkowego P. K. P., kolei rumuńskich i czeskosłowackich podpisanego w Koszycach dnia 18 marca 1930 r. z dniem 5 maja 1930 r. został otwarty narazie w sposób prowizoryczny ruch tranzytowy pociągów rumuńskich z Rumunji do Rumunji

przez terytojum Polski i Czechosłowacji między stacjami kolejowemi Grigore Ghica Voda — Śniatyń Załucze — Woronienka — Jasina i Valea Visaului.

Ruch ten będzie wolny od rewizji paszportowej i celnej i dla tego wsiadanie do pociągów tranzytowych pasażerskich i wysiadania z nich na terytorjum krajów tranzytowych w tym ruchu nie będzie dozwolone.

Również nie będzie mogło mieć miejsca na terytorjach krajów tranzytowych ładowanie i wyładowywanie towarów w tym ruchu do pociągów lub z pociągów tranzytowych towarowych.

Powyższy ruch tranzytowy odbywać się będzie na zasadach Konwencji Berneńskiej z dnia 23 października 1924 r., przyczem w stosunku do przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych — na zasadzie taryf rumuńskich, a w odniesieniu do towarów — na zasadzie taryf, obowiązujących na kolejach, uczestniczących w przewozie.

SPRAWY SŁUŻBY DROGOWEJ I URZĄDZEŃ ZABEZPIECZAJĄCYCH RUCH POCIĄGÓW.

114.

Zezwolenie na studja normalnotorowych kolei elektrycznych użytku publicznego.

Pan Minister Komunikacji rozporządzeniem z dnia 22 kwietnia 1930 r. Nr. V/6-2855/30 udzielił na mocy art. 2 Ustawy z dnia 14/X,21 r. o udzielaniu koncesji na koleje żelazne prywatne (Dz. U. R. P. Nr. 88, poz. 646) oraz art. 2 Rozporządzenia Ministra Kolei Żelaznych z dnia 30/IX,22 r. w przedmiocie wykonania powyższej ustawy (Dz. U. R. P. Nr. 92, poz. 854) inżynierowi Przelakowskiemu Wiktorowi, mającemu siedzibę w Warszawie przy ul. Marszałkowskiej Nr. 94 i działającemu z ramienia i na rzecz Sp. Akc. „Elektryczne Koleje Dojazdowe", zezwolenia na czynienie studjów przedwstępnych odgałęzień od normalnotorowej kolei elektrycznej użytku publicznego Warszawa — Grodzisk od st. Podkowa Leśna do miejscowości Milanówek oraz od przystanku Włochy do miejscowości Włochy celem sporządzenia projektu technicznego.

Na podstawie tego zezwolenia służy wymienionemu wyżej inżynierowi Przelakowskiemu w myśl art. 5 wspomnianej ustawy prawo wstępu na grunt obcy oraz dokonywania potrzebnych pomiarów i niwelacji za wynagrodzeniem szkód stąd powstałych.

Projektowane odgałęzienia kolejowe ogólnej długości około 7 km przechodzić będą przez Województwo Warszawskie, które zostało powiadomione jednocześnie o wydaniu tego zezwolenia.

Pozwolenie to zachowuje swą moc w ciągu 6 miesięcy od dnia jego wydania, t. j. do dnia 22 października 1930 roku.

Termin do którego ma wpłynąć podanie o udzielenie Sp. Akc. „Elektryczne Koleje Dojazdowe", koncesji na budowę i eksploatację tych odgałęzień na podstawie powyższych studjów, upływa z dniem 22 kwietnia 1931 roku.

Termin prekluzyjny na udzielenie osobom trzecim pozwoleń na studja w analogicznym kierunku upływa z dniem 22 lipca 1930 roku.

SPRAWY ZASOBOWE.

115.

Nr. VI/4/6301/30 z dnia 28 kwietnia 1930 r. w sprawie stosowania na P. K. P. warunków technicznych dostawy mioteł brzozowych.

W ogłoszonych w Dzienniku Urzędowym Nr. 22 z dnia 22 listopada 1929 r. warunkach technicznych dostawy dla P. K. P. mioteł brzozowych (str. 331, kolumna 2) należy wprowadzić, wzamian uzupełnienia ogłoszonego w Dzienniku Urzędowym Nr. 1 z dnia 30/I r. b., poniższe sprostowania:

wiersz 11-ty od dołu po słowie „trwale" dodać „w trzech miejscach",

wiersz 10 od dołu po słowie „miejsca" dodać „dolnego",

wiersz 9 od dołu zamiast „średnica" powinno być „obwód",

wiersz 8 od dołu zamiast „21 i 23 cm" powinno być „23 — 25 cm",

wiersz 7 od dołu zamiast „szpagatem" powinno być „łykiem trzykrotnie okręconym",

wiersz 5 od dołu zamiast „1 kg" powinno być „1,2 kg".

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 51305. 22.V.30. 8.500.

WARUNKI PRENUMERATY. Administracja Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji podaje do wiadomości, iż prenumerata Dziennika Urzędowego M. K. na rok 1930 wynosi zł. 8.—, półroczna zł. 4.—, kwartalna zł. 2.—.
Pojedyńczy numer — groszy 50.